**07-309 КамАЗ-6522-027/028 6х6 строительный самосвал задней выгрузки для перевозки сыпучих грузов грузоподъемностью до 19 тн, ёмкость кузова 12 м3, мест 3, вес: снаряженный 13.95 тн, полный до 33.1 тн, КамАЗ-740.51 300 лс, 90 км/час, НефАЗ г. Нефтекамск, 2004-2010 г.**



В начале 2000-х годов остро ощущался недостаток большегрузных самосвалов, способных работать в тяжелых дорожных условиях. Именно тогда был создан первый КамАЗ-6520 грузоподъемностью 20 тонн, и практически одновременно с ним шли работы по полноприводной модели — КамАЗ-6522. Эта задача коллективом Камского автозавода была решена к 2004 г.

В 2010 году КамАЗ-6522, как и его собратья, подвергся переработке — так появились рестайлинговые модификации, которые отличаются улучшенными характеристиками, повышенным комфортом и современным внешним видом. Отличительная особенность этих самосвалов — обновленная кабина на пневмоподвеске. Главные изменения это новые двигатели (вплоть до самых современных, соответствующих экологическим нормам «Евро-4»), обновленная рама, переработанная трансмиссия и т.д. Многие узлы, агрегаты и запчасти на КамАЗ-6522 идентичны применяемым на ранних модификациях, что облегчает обслуживание и ремонт этой машины.

Модификации на 2005 г.:

КамАЗ-6522-027 6х6, 19 т, 320 л.с, КПП ZF 16, 350 л, 12 куб. м, МКБ, МОБ

КамАЗ-6522-028 6х6, 19 т, 320 л.с, КПП ZF 16, 12 куб. м, 350 л, МКБ, МОБ, без АБС.

*Из статьи А. Ерохина «Полноприводный тяжеловоз из Татарии (КамАЗ-6522)» на os1.ru. ОС 10-2004.*

В обширной гамме моделей камского автогиганта появилась очередная новая модель – полноприводный самосвал КамАЗ-6522, разработанный на базе 20-тонного КамАЗ-6520, который сегодня, пожалуй, пользуется наибольшим спросом в модельном ряду завода.

Не обратив поначалу внимания на габариты машины, мы подумали, что это КамАЗ-65111 грузоподъемностью 14 тонн, но на следующий день, проходя утром мимо стоянки КамАЗов, увидели два рядом стоящих полноприводных самосвала. Тот, что поменьше, оказался действительно «сто одиннадцатым», а тот, который повыше и посолидней, – это КамАЗ-6522. Срочно нашли представителей ОАО «КамАЗ» и договорились о тесте полноприводного тяжеловоза. Поскольку нам был предоставлен автомобиль, проходящий испытания, пришлось тестировать только груженую машину.

Особенностью полноприводного самосвала КамАЗ-6522 является передний мост болгарской фирмы «Мадара», в котором вместо шарниров равных угловых скоростей используются двойные карданные шарниры. Установка импортного переднего моста скорее всего объясняется отсутствием собственной конструкции требуемой грузоподъемности.

16-ступенчатая коробка передач ZF модели 16S151 позволяет водителю использовать оптимальный режим работы двигателя в любых дорожных условиях. Несколько слов скажем о переключении передач. Дело в том, что пользоваться рычагом переключения не очень удобно, особенно при включении 7-й и 8-й передачи, в любом положении делителя. И дело не в коробке ZF. Видимо, не совсем удачна конструкция привода и неправильно выбрано место расположения рычага. В остальном полноприводный КамАЗ-6522 очень похож на модель «6520», только несколько выше из-за переднего ведущего моста.

Как и у «собрата» с колесной формулой 6х4, у нашего подопечного, в отличие от прочих камских моделей, имеется регулируемая рулевая колонка. Надо сказать, что способ ее фиксации в нужном положении весьма неудобный – при помощи маховичков с левой резьбой, расположенных с левой стороны колонки. И пользоваться ими неудобно.

На КамАЗ-6522, как и на всех бескапотных автомобилях, сделана подножка на переднем бампере, чтобы водитель мог подняться и протереть ветровое стекло или поменять «дворники». Есть и ручка, чтобы держаться рукой при подъеме и стоя на подножке при выполнении каких-либо действий, однако высота этой подножки настолько велика, что низкорослому водителю на нее придется запрыгивать. Понятно, что для самосвала с полным приводом высокий поднятый бампер и короткий свес – достоинства, но можно сделать и дополнительную подножку для удобного и безопасного подъема водителя к ветровому стеклу. Видимо, разработчики экстерьера автомобиля об удобствах водителя не подумали. Нижние боковые подножки для входа в кабину тоже находятся довольно высоко от земли, и здесь также не помешало бы что-нибудь сделать, чтобы облегчить посадку в кабину.

Кабина КамАЗ-6522 оснащена гидроподъемником, и это просто необходимость, поскольку вручную поднять кабину, находящуюся на такой высоте, невозможно.

Установив аппаратуру, выезжаем на тест самосвала в груженом состоянии. Сразу отмечаем чрезвычайно «жесткую» подвеску: в отдельные моменты складывалось впечатление, что колеса соединены с рамой абсолютно жестко, без всяких рессор и амортизаторов. Повышенную «жесткость» подвески можно, конечно, объяснить высокой грузоподъемностью самосвала, но при стандартной для автомобилей КамАЗ подвеске кабины уровень виброускорений на рабочем месте водителя получился очень высоким. КамАЗ-6522 значительно уступает по этому показателю любой другой модели Камского автозавода.

На маршруте имитации городского движения сразу ощущается, что машина весит 33 тонны, хотя затруднений в управлении самосвалом нет. Очень «жесткую» подвеску воспринимаем как данность. Претензий к рулевому управлению нет, передачи переключаются легко, к неудобному расположению рычага управления КП привыкаем быстро. Тормоза в режиме служебного торможения работают вполне прилично. А ощущение массы автомобиля появляется исходя из времени разгона машины после каждой остановки на маршруте.

Средняя скорость на маршруте, показанная самосвалом, составила 31,1 км/ч, расход топлива – 59,8 л на 100 км. Для отечественной машины массой чуть больше 33 тонн эти показатели вполне приемлемые. Расход топлива при скорости 60 и 80 км/ч достаточен для полноприводной машины такой грузоподъемности.

При определении максимальной скорости и расхода топлива на установившихся скоростях в полной мере пришлось столкнуться с еще одной неприятной особенностью автомобиля. К сожалению, мы не можем сказать, относится она только к нашему экземпляру или характерна для всего семейства «6522». При движении по динамометрической дороге в режиме прогрева по достижении скорости 88 км/ч и вплоть до максимальной 91,7 км/ч в кабине появилась очень сильная вибрация. Такое впечатление, что передние шины не круглые, а многоугольные. Вибрация настолько сильная, что, приоткрыв рот, можно буквально услышать стук собственных зубов. С чем это связано, мы не знаем. Возможно, причина в том, что вибрацию создают недостаточно круглые шины, или это следствие установки такого переднего моста – разработчикам машины виднее, но на серийном автомобиле этого быть не должно.

Вообще наш автомобиль как самосвал для перевозки сыпучих строительных грузов вполне привлекателен для потенциального покупателя в первую очередь грузоподъемностью и объемом кузова, а также полным приводом, позволяющим использовать машину в тяжелых дорожных условиях без поправок на непогоду и распутицу.

**Технические характеристики КамАЗ-6522 на 2005 г.**

|  |  |
| --- | --- |
| Снаряженная масса, кг | 13950 |
| Грузоподъемность а/м, кг | 13400 (19000\*) |
| Полная масса, кг | 27500 (33100\*) |
| В том числе, кгс: на переднюю ось  на заднюю тележку, | 7500  20000 (25600\*) |
| Модель двигателя | 740.51-320 (Евро-2) |
| Тип двигателя | дизельный с турбонаддувом, с промежуточным охлаждением наддувочного воздуха |
| Номинальная мощность, нетто, кВт (л.с.) при частоте вращения коленвала, об/мин | 220 (300) при 2200 |
| Мас. крутящий момент, нетто, Н·м (кгс·м) при частоте вращения коленвала, об/мин | 1255 (128) при 1300-1500 |
| Расположение и число цилиндров | V-образное, 8 |
| Рабочий объем, л | 11,76 |
| Диаметр цилиндра и ход поршня, мм | 120/130 |
| Степень сжатия | 16,5 |
| Вместимость топливного бака, л | 350 |
| Электрооборудование |  |
| Напряжение, В | 24 |
| Аккумуляторы, В / А·ч | 2х12 / 190 |
| Генератор, В / Вт | 28 / 2000 |
| Сцепление |  |
| Тип | диафрагменное, однодисковое |
| Привод | гидравлический с пневмоусилителем |
| Коробка передач |  |
| Модель | ZF 16S 151 |
| Тип | механическая, шестнадцатиступенчатая |
| Управление | механическое, дистанционное |
| Главная передача | двойная с центральной конической передачей и планетарными колесными редукторами |
| Передаточное отношение | 6,88 или 5,55 |
| Тормоза | пневматический |
| Диаметр барабана, мм | 420 |
| Ширина тормозных накладок, мм | 180 |
| Суммарная площадь тормозных накладок, см2 | 7200 |
| Колеса, шины |  |
| Тип колес | дисковые |
| Тип шин | пневматические, камерные |
| Размер обода | 8.5-20 (216-508) |
| Размер шин | 12.00 R20 (320 R508) |
| Кабина | расположенная над двигателем, с высокой крышей |
| Характеристика а/п полной массой 27500 кг |  |
| Максимальная скорость, км/ч | 90 |

\* **-** допустимая для дорог с осевой нагрузкой до 13 тс.